Deutscher Bundestag **Drucksache 13/8319**
13. Wahlperiode

29. 07. 97

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen), Gila Altmann (Aurich), Egbert Nitsch (Rendsburg), Helmut Wilhelm (Amberg) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Entwicklung des Güterverkehrs auf der Schiene

Erklärtes Ziel der Bundesregierung ist es seit langem, die umweltverträglichen Verkehrsträger zu stärken. Tatsächlich verläuft die Entwicklung des Güterverkehrs auf der Schiene jedoch negativ: Während der Güterverkehr auf der Straße weiterhin stark anwächst, verliert die Schiene nicht nur relativ Verkehrsanteile, sondern auch absolut beim Güterverkehrsaufkommen. Unlängst machte die „Verkehrs-Rundschau" (Ausgabe vom 4. Juli 1997) deutlich, wie weit Anspruch und Wirklichkeit auseinanderklaffen: War das Bundesministerium für Verkehr „stets von einer Steigerung des KV-Aufkommens von 30 auf 90 Mio. Tonnen bis 2010 ausgegangen, muß es nun die Zahlen ‚deutlich nach unten' korrigieren". Offensichtlich sind die Bemühungen des Bundesministeriums für Verkehr, durch ordnungspolitische Rahmenbedingungen und verstärkte Förderung dem Kombinierten Verkehr (KV) auf die Sprünge zu helfen, bisher nicht ausreichend.

Aus Sicht der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gibt es für die negative Entwicklung des Güterverkehrs auf der Schiene vor allem fünf Gründe:

1. Der Wettbewerb zwischen Schiene und Straße bleibt im Hinblick auf die Anlastung der jeweiligen Wege- und externen Kosten und entgegen der Zielsetzung von § 1 Abs. 2 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes weiterhin verzerrt. Den früheren Ankündigungen des Bundesministeriums für Verkehr, den Straßengüterverkehr durch die Verdoppelung bis Verdreifachung der Eurovignette deutlich zu verteuern, folgten und folgen keine Taten. Derzeit beschränkt sich die deutsche Position in den entsprechenden Verhandlungen auf europäischer Ebene auf eine Stabilisierung der Vignette in ihrer bisherigen Höhe. Allenfalls kommt es zu einer geringfügigen Erhöhung. Nach einer mehrheitlichen Empfehlung des Verkehrsausschusses des Europaparlaments sollen die externen Kosten des Güterverkehrs auf der Straße weiterhin nicht angelastet werden.

2. Die Liberalisierung des Güterverkehrsmarktes führt nicht von allein dazu, daß der technologische Rückstand des Schienen-

güterverkehrs behoben wird. Weder gibt es bis heute eine ausreichende Harmonisierung der Wettbewerbsbedingungen in den Staaten der Europäischen Gemeinschaft noch sorgt die Bundesregierung dafür, daß die über Jahrzehnte technisch vernachlässigte Schiene möglichst rasch faire Wettbewerbsbedingungen erhält. Der Glaube an die Innovationsfähigkeit allein durch eine liberalisierte Konkurrenz übersieht, daß es sich um einen Wettbewerb zwischen Ungleichen handelt. Die Schiene muß wegen ihrer Modernisierungsdefizite auch weiterhin massiv von staatlicher Seite gefördert werden: Mit einem Oldtimer kann man nicht in der Formel 1 konkurrieren.

3. Weit mehr als die Hälfte aller Gütertransporte findet im Entfernungsbereich zwischen 100 und 400 km statt. Mehr und mehr erweist sich die Fixierung auf die These, Güterverkehr auf der Schiene lohne sich nur bei großen Entfernungen und mit wenig Umschlagpunkten zwischen Straße und Schiene, als verhängnisvoll. Moderne, dezentrale Umschlagtechniken werden infolgedessen vernachlässigt und nicht zuletzt dadurch benachteiligt, daß der entsprechende Verkehr nicht zum KV gezählt wird und keine entsprechenden Förderungen erfährt. Systeme wie das Abroll-Container-System (ACTS), das „Automatic-Loading-System" (ALS) oder Trailerzüge (Kombi-Rail) können den KV jedoch bereits bei Entfernungen ab 100 km rentabel machen, während üblicherweise die Rentabilitätsgrenze erst bei 400 km angesetzt wird.

4. Das Bundesunternehmen Deutsche Bahn AG (DB AG) versagt weitestgehend im Hinblick auf die Akquisition von Gütern. Zahlreiche Güterbahnhöfe selbst in großen Städten liegen praktisch still, und die Bahn reagiert – wie z. B. in Bonn geschehen – völlig überrascht, wenn sie von der betroffenen Stadt entsprechend kritische Nachfragen erhält. Ein weiteres Beispiel aus der Region Köln/Bonn: Ein Güterverkehrsaufkommen von jährlich 45 000 t, das mittels ökonomisch sehr rentabler Ganzzüge in Zusammenarbeit mehrerer Eisenbahnunternehmen unter Einschluß der DB AG zwischen zwei Standorten in dieser Region auf der Schiene befördert werden könnte, wird auf der Straße transportiert, weil sich DB AG und Bundesministerium für Verkehr einseitig auf zentrale statt dezentrale Systeme beschränken; als Güterumschlagplatz zwischen Straße und Schiene ist daher nur noch Köln-Eifeltor vorgesehen. Während die Bahnen in Nachbarländern, z. B. Österreich, noch mehr als die Hälfte ihres Güterverkehrsaufkommens von Anschlußgleis zu Anschlußgleis befördern, wird auf dieses Güteraufkommen bei der DB AG immer mehr verzichtet. Die Überlegung, vielleicht in Zukunft das System des „CargoSprinters" in größerem Umfang einzusetzen, dürfte vielerorts allein schon daran scheitern, daß in den vergangenen Jahren und weiterhin mit großer Eile Anschlußgleise seitens der DB AG abgebaut werden und seitens der Bundesregierung trotz ihrer Zuständigkeit für die Schieneninfrastruktur dieser Rückzug der Schiene aus der Fläche tatenlos akzeptiert wird.

5. Im Zuge der Bahnstrukturreform 1994/96 ist es nur zu einer Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs gekommen, nicht aber zu einer Regionalisierung auch des Güternahverkehrs und der Schieneninfrastruktur (bzw. der Verantwortung für die Schieneninfrastruktur), obwohl erst diese beiden ergänzenden Schritte hervorragende Synergieeffekte zugunsten der Schiene ermöglichen.

   Ein typisches und besonders erfolgreiches Beispiel für solche Synergieeffekte ist die Salzburger Lokalbahn, bei der auf einer 32 km langen, eingleisigen Strecke täglich über 170 Züge – sowohl Personen- als auch Güterzüge – eingesetzt werden. Nicht nur Infrastruktur und Rollmaterial werden mit geradezu unglaublicher Effizienz genutzt, sondern auch das Personal, das in den Hauptverkehrszeiten voll im Personenverkehr, ansonsten aber auch im Güterbereich eingesetzt wird. (Das ist nicht mehr möglich bei der DB AG!) Die Entscheidung, einzelne Güterzüge zu fahren, die zwar für sich genommen nicht kostendekkend eingesetzt werden können, gleichwohl aber wichtige Kostendeckungsbeiträge für das Gesamtunternehmen erbringen, fällt unmittelbar vor Ort in der Betriebsführung mittels eines speziellen Computerprogramms. Schließlich erfolgt auch ein erfolgreiches Marketing des Gesamtunternehmens durch die Zuständigkeit für Infrastruktur, Personen- und Güterverkehr aus einer Hand.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Wie hat sich der Güterverkehr auf der Schiene sparten- und entfernungsspezifisch sowie im Vergleich zur Straße (absolut und relativ) in den letzten Jahren entwickelt (dabei bitte möglichst unterscheiden in KV, Wagenladungsverkehr, Stückgüter usw.)?

2. Was wird die Bundesregierung konkret unternehmen, um ihre wiederholt bekundete Absicht nach einer Erhöhung des Güterverkehrsanteils auf der Schiene umzusetzen?

3. Welchen Mindestsatz für die Eurovignette (Lkw, Jahr) wird die Bundesregierung bei den laufenden Verhandlungen in der EU bzw. bei der Entscheidung des Verkehrsministerrats noch mittragen?

4. a) Welche Prognosen der Bundesregierung für die Entwicklung des KV gibt es, und wie werden diese Prognosen ggf. derzeit der aktuellen Entwicklung angepaßt (vgl. das Eingangszitat aus der „Verkehrs-Rundschau")?

   b) Wie beurteilt die Bundesregierung aus heutiger Sicht die rund drei Jahre alten Prognosen, das Stückgutaufkommen auf der Schiene könne von 2 Mio. auf 9 Mio. t pro Jahr gesteigert werden?

   Wie sehen hier die aktuellen Prognosen aus?

5. a) Wie definiert die Bundesregierung den Begriff des KV exakt?

b) Gehören aufgrund der geltenden Rechtslage Systeme wie ACTS, ALS, Kombi-Rail (Trailerzüge) usw. als Umschlagsysteme zwischen Straße und Schiene zum „Kombinierten Verkehr", oder ist dieser auf den reinen Terminalverkehr beschränkt?

c) Profitieren ACTS und ähnliche Systeme ebenfalls von der Befreiung des Vor- und Nachlaufs von Genehmigungspflicht, Sonn- und Feiertagsfahrverbot, Kraftfahrzeugsteuer, 44-Tonnen-Limit und Straßenbenutzungsgebühr?

6. a) Wie bewertet die Bundesregierung moderne, dezentrale Umschlagsysteme Straße/Schiene wie ACTS, ALS und andere im einzelnen?

b) Wie fördert die Bundesregierung konkret diese Systeme?

7. a) Hält es die Bundesregierung trotz der Möglichkeiten dieser modernen, dezentralen Systeme weiterhin für sinnvoll, weitgehend auf den zentralen KV zwischen relativ wenigen Güterverteilzentren in Deutschland zu setzen, oder sieht sie angesichts dieser Systeme Chancen für einen Schienengüterverkehr „in der Fläche"?

b) Welche Erkenntnisse über die Möglichkeiten und die Wirtschaftlichkeit des regionalen KV hat die Bundesregierung bisher im Rahmen ihres Programms „KV-Technologieplattform 2000+" gewonnen?

c) Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung aus diesen Erkenntnisen im Hinblick auf das von ihr verfolgte Terminalkonzept für den KV?

8. Welche Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Entwicklung der Zahl der Anschlußgleise an Firmenstandorten in Deutschland vor, und wie bewertet sie diese Entwicklung im Hinblick auf eigene investive Maßnahmen bzw. im Hinblick auf ihre eigene Infrastrukturverantwortung?

9. a) Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung im Hinblick auf das Ziel einer Erhöhung des Güterverkehrsanteils auf der Schiene auf das in der Einführung (Nr. 4) für den Raum Köln/Bonn geschilderte Beispiel, bei dem 45 000 Jahrestonnen ökonomisch wie ökologisch sinnvollerweise ohne größere Probleme von der Straße auf die Schiene verlagert werden könnten?

b) Ist der Bundesregierung bekannt, daß – wie im vorliegenden Fall – die Verlagerung solcher Transporte von der Straße auf die Schiene in vielen Fällen daran scheitert, daß mehrere Eisenbahnunternehmen daran beteiligt wären und sich die DB AG bislang oft weigert, den Marktzutritt kleinerer Eisenbahnunternehmen zu ermöglichen?

c) Hält es die Bundesregierung für rechtlich möglich, daß sich die DB AG bei Zusammenarbeit mehrerer Eisenbahnunternehmen an den Kosten von Anschlußgleisen (im Netzbereich der nichtbundeseigenen Bahnen) zur Förderung gemeinsamer Projekte finanziell beteiligt, und unterstützt sie dies?

d) Plant die Bundesregierung, auf die DB AG dahin gehend Einfluß zu nehmen, daß die Zusammenarbeit von DB AG und nichtbundeseigenen Bahnen zukünftig allgemein besser funktioniert und insbesondere DB-interne Abstimmungsprobleme hierbei vermieden werden?

10. a) Hält die Bundesregierung die Akquisition von Gütern für die Schiene, wie sie gegenwärtig die DB AG im Hinblick auf die Fläche betreibt, für ausreichend, oder stimmt sie der Ansicht der Fragesteller zu, daß nach dem Vorbild europäischer Bahnen im Ausland und nach dem Vorbild zahlreicher nichtbundeseigener Eisenbahnen, die – wie z. B. die Elbe-Weser-Eisenbahnen- und Verkehrsbetriebe – trotz der auch für sie problematischen ökonomischen Rahmenbedingungen erheblich erfolgreicher im Güterverkehr in der Fläche sind als die DB AG bei einem offensiven Marketing erheblich mehr Güter für die Schiene akquiriert werden könnten?

b) In welcher Weise plant die Bundesregierung Einfluß darauf zu nehmen, daß die Akquisition von Gütern für die Schiene auch in der Fläche deutlich verbessert wird?

11. Welche Folgerungen zieht die Bundesregierung aus der Einschätzung, daß der Güterverkehr der DB AG darunter leide, daß er aufgrund politischer Vorgaben nach dem Vollkostenprinzip durchgeführt werden müsse, während nichtbundeseigene Eisenbahnen statt dessen die betriebliche Optimierung in den Vordergrund stellen, bei der jeder einzelne Kostendekkungsbeitrag – auch eines für sich genommen unrentablen Einzelwagenverkehrs – wichtig ist?

12. a) Wie bewertet die Bundesregierung die Feststellung namhafter Eisenbahnfachleute, daß die Trassenkosten einer Schienenstrecke in der Regel nicht allein durch den Personenverkehr, sondern nur durch einen Mix aus Personen- und Güterverkehr getragen werden können?

b) Wie bewertet die Bundesregierung die nach dem Deutsche Bahn Gründungsgesetz vorzunehmende Spartentrennung bei der DB AG in den Personenfern-, Personennah- und Güterverkehr (und Fahrweg), durch welche Synergieeffekte – z. B. mit entsprechender Flexibilität des Personals – weitgehend ausgeschlossen werden, obwohl diese Synergieeffekte gerade bei Nebenstrecken notwendig und besonders gut realisierbar sind?

c) Ist der Bundesregierung der (in der Einführung beschriebene) Erfolg der Salzburger Lokalbahn bekannt, bei der sich Personennah- und Güterverkehr sowie Infrastrukturverantwortung aufgrund betrieblicher Synergien hervorragend ergänzen?

Welche vergleichbar stark genutzten Nebenbahnstrecken – über 170 Züge auf einer 32 km langen, eingleisigen Strecke! – sind der Bundesregierung in Deutschland bekannt?

d) Hält es die Bundesregierung aus heutiger Sicht für sinnvoll, daß es im Zuge der Bahnstrukturreform nur zu einer Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs gekommen ist, nicht aber zu einer Regionalisierung auch des Güternahverkehrs und der Schieneninfrastruktur (bzw. der Infrastrukturverantwortung), obwohl erst diese beiden Schritte zusammen mit der Regionalisierung des Schienenpersonennahverkehrs die beschriebenen Synergieeffekte z. B. nach dem Vorbild der Salzburger Lokalbahn ermöglichen?

e) Sieht die Bundesregierung für eine Regionalisierung des Schienengüternahverkehrs und der Infrastruktur Handlungsbedarf, insbesondere im Hinblick auf eine Fortführung der bisherigen Bahnstrukturreform, und welche Maßnahmen sind ggf. bereits angedacht?

13. a) Wie bewertet die Bundesregierung die in der Studie „Die Eisenbahn im grenzüberschreitenden Verkehr" des Deutschen Verkehrsforums gemachten Empfehlungen im Hinblick auf den Güterverkehr?

b) Plant die Bundesregierung, die DB AG bei der Umsetzung der Empfehlungen dieser Studie finanziell oder administrativ zu unterstützen?

c) Ist nach Kenntnis der Bundesregierung eine Unterstützung der europäischen Eisenbahnunternehmen bei der Umsetzung der Empfehlungen dieser Studie durch die EU geplant?

Wenn nein, beabsichtigt die Bundesregierung, auf EU-Ebene entsprechend aktiv zu werden?

Bonn, den 24. Juli 1997

Albert Schmidt (Hitzhofen)
Gila Altmann (Aurich)
Egbert Nitsch (Rendsburg)
Helmut Wilhelm (Amberg)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333